**Deutscher Bundestag** **Drucksache 17/8252**

**17. Wahlperiode** 21. 12. 2011

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/8066 –**

## Verringerung der Kapazität des Leipziger Güterrings durch Netzergänzende Maßnahmen beim City-Tunnel Leipzig

Vorbemerkung der Fragesteller

Unter der Bezeichnung „City-Tunnel Leipzig – Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt Engelsdorf (a)–Gaschwitz (a)“ erging am 15. Juni 2011 der Planfeststellungsbeschluss für Baumaßnahmen am östlichen Abschnitt des Leipziger Güterrings und zur Einbindung des City-Tunnels in östliche bzw. südöstliche Richtung.

Neben der Einbindung der neuen Tunnelstrecke in das bestehende Streckennetz sind vor allem massive Rückbauten Gegenstand der Netzergänzenden Maßnahmen. So soll der bisher viergleisige östliche Güterring abschnittsweise auf zwei Gleise zurückgebaut werden. Dies betrifft den Abschnitt zwischen Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz. Der Personenverkehr soll hier künftig über das östliche Gleispaar (Strecke 6361) abgewickelt werden. Im weiteren Streckenverlauf entfällt im Abschnitt Connewitz–Gaschwitz eines von heute vier Gleisen.

Ganz aufgegeben wird nach dem Planfeststellungsbeschluss die Strecke 6361 zwischen dem Hauptbahnhof und Leipzig-Stötteritz, womit die Möglichkeit entfällt, Züge in der Relation Nürnberg–Hof–Leipzig oder Zwickau–Leipzig oberirdisch um die Innenstadt herum in den Hauptbahnhof zu fahren. Damit wird die betriebliche Flexibilität insbesondere bei Betriebsstörungen und Unregelmäßigkeiten im City-Tunnel empfindlich eingeschränkt, da der Umweg über die „Waldbahn“ (via Plagwitz) wegen abschnittsweiser Eingleisigkeit nur bedingt aufnahmefähig ist.

Besonders gravierend wirkt sich der Infrastrukturrückbau auf die Kapazität des östlichen Leipziger Güterrings aus.

Obwohl die vorhandenen vier Gleise die Entmischung von Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr ermöglicht hätten, soll künftig der Mischverkehr über zwei Gleise abgewickelt werden.

Dabei muss davon ausgegangen werden, dass der Leipziger Güterring in diesem Abschnitt künftig deutlich mehr Güterverkehr aufnehmen muss, so jedenfalls sehen es die Planungen der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den so genannten Ostkorridor vor.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Dezember 2011 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Mit dem Ostkorridor soll über Uelzen–Stendal–Magdeburg–Leipzig–Hof–Regensburg eine weitere leistungsfähige Nord-Süd-Strecke geschaffen werden, die insbesondere Kapazitäten für den wachsenden Seehafenhinterlandverkehr schafft.

Der DB-Konzern verfolgt den Ausbau des Ostkorridors erst seit der Präsentation des Wachstumsprogramms im Jahr 2009.

Die Planungen zum Bau des City-Tunnels Leipzig reichen dagegen bis in die Mitte der 90er-Jahre zurück.

Die Einwendungen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen den massiven Rückbau von Kapazitäten wurden vom Eisenbahn-Bundesamt mit dem Verweis auf Kapazitätsberechnungen und die Berücksichtigung der Verkehrsprognosen der Bundesverkehrswegeplanung zurückgewiesen. Allerdings ist anzunehmen, dass der sich abzeichnende Bedeutungszuwachs des Leipziger Güterrings als Bestandteil des Ostkorridors hierbei unberücksichtigt blieb.

## Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Vorhaben „City-Tunnel-Leipzig“ (CTL) ist durch seine nicht termingerechte Realisierung und die unerwartet hohe Kostensteigerung in den Fokus des öffentlichen Interesses gerückt. Die so genannten Netzergänzenden Maßnahmen (NEM) sind Bestandteil des CTL-Vorhabens. Deren Verwirklichung ist planrechtlich wie bautechnisch nahezu an das Ende der Bauaktivitäten gerückt. Der Tunnel und die NEM sollen aber zeitgleich in Betrieb gehen.

Der Bund hat vor etwa drei Jahren bereits seine für das CTL-Vorhaben zu leistenden finanziellen (Höchst-)Beiträge vollständig erbracht. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) prüft die Zuwendungsfähigkeit der beabsichtigten Baumaßnahmen auf Basis der zwischen den Beteiligten abgeschlossenen Rahmenvereinbarung aus dem Jahr 2002 nach GVFG-Kriterien.

Die als zuwendungsfähig ermittelten CTL-Kosten werden inzwischen aufgrund der vertraglichen Regelung nahezu vollständig vom Freistaat Sachsen weiterfinanziert. Über die Höhe der zu Lasten des CTL-Vorhabens zu finanzierenden, S-Bahn-bedingten NEM-Kosten des thematisierten Abschnitts hat das EBA noch nicht abschließend entscheiden können und befindet sich noch im Dialog mit der DB Netz AG.

Am 7. März 2008 wurde von der Vorhabensträgerin beim EBA ein Antrag auf Planfeststellung für das Vorhaben „City-Tunnel Leipzig, Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt Engelsdorf (a)–Gaschwitz (a)“ eingereicht. Im April 2008 hat die Anhörungsbehörde, das damalige Regierungspräsidium Leipzig (heute Landesdirektion Leipzig), auf Antrag des EBA das Anhörungsverfahren eingeleitet.

Die Planunterlagen lagen vom 13. Mai bis 12. Juni 2008 in den Städten Leipzig und Markkleeberg aus. Nach Eingang von Stellungnahmen und Einwendungen sowohl von Trägern öffentlicher Belange als auch aus der Öffentlichkeit kam es zu einer Überarbeitung der Planunterlagen (1. Planänderung). Die geänderten Planunterlagen lagen vom 20. April bis 19. Mai 2009 in den Städten Leipzig und Markkleeberg aus. Es konnten bis zum 2. Juni 2009 Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben werden. Außerdem wurden mit Schreiben vom 2. April 2009 insgesamt 93 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) angeschrieben und über die erneute Auslegung informiert. Vom 30. Oktober bis 6. November 2009 fand ein Erörterungstermin statt. Es kam zu erneuten Anpassungen (2. Planänderung) und einer neuerlichen Auslegung der geänderten Planunterlagen vom 7. April bis 6. Mai 2010. Die Frist zur Abgabe von Stellungnahmen und Einwendungen lief am 20. Mai 2010 aus. Die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde wurde dem EBA am 28. Oktober 2010 übersandt. Der Planfeststellungsbeschluss ist am 15. Juni 2011 ergangen.

Bei seiner Entscheidung hatte das EBA als Planfeststellungsbehörde alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen abzuwägen. Dementsprechend wurden alle vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen berücksichtigt. Im Verfahren haben von den 93 angeschriebenen EVU lediglich drei EVU Einwendungen vorgetragen. Diese wurden in die Abwägung eingestellt. Des Weiteren war das beim EBA angesiedelte Projekt „Aktive Kapazitätsüberwachung“ in den Entscheidungsprozess eingebunden.

Beim DB-Wachstumsprogramm handelt es sich um eine unternehmensinterne Konzeption der DB Netz AG für die mittelfristige Entwicklung eines Ost- und eines Westeisenbahnkorridors.

1. Von welcher Zugbelegung wird bei den Kapazitätsberechnungen des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) im erwähnten Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt Leipzig-Anger–Gaschwitz perspektivisch ausgegangen (bitte nach Zuggattungen aufschlüsseln), und welche Verkehrsprognose ist dabei hinterlegt?

Bei den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Kapazitätsberechnungen wurde von denjenigen Prognosezugzahlen ausgegangen, welche für die jeweiligen Strecken den höchsten Kapazitätsbedarf verursachen. Im Güterverkehr sind dies die Zahlen des sog. Wachstumsprogramms der DB Netz AG, im Personenverkehr diejenigen des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) bzw. des Bundesverkehrswegeplans 2015.

Für die einzelnen Streckenabschnitte ergeben sich die folgenden Zugzahlen je Tag (Summe beider Fahrtrichtungen) des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Schienengüterverkehrs (SGV), jeweils angegeben als „SPFV/SPNV/SGV//gesamt“:

Abschnitt Anger–Leipzig-Stötteritz (Strecke 6375, 2-gleisig):
0/77/121//198

Abschnitt Leipzig-Stötteritz–City-Tunnel (Strecke 6375, 2-gleisig):
0/156/0//156

Abschnitt Leipzig-Stötteritz–Leipzig-Connewitz (Strecke 6361, 2-gleisig):
0/0/121//121

Abschnitt Leipzig-Connewitz–Leipzig-Gaschwitz (Strecke 6377, 2-gleisig):
0/218/0//218

Abschnitt Leipzig-Connewitz–Leipzig-Gaschwitz (Strecke 6362, 1-gleisig):
0/0/121//121.

2. Wurde bei den Kapazitätsberechnungen des EBA die Fertigstellung des sogenannten Ostkorridors und damit zusätzliches Aufkommen im Schienengüterverkehr unterstellt?

   Wenn nein, warum nicht?

Bei den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Kapazitätsberechnungen wurden die Güterzugzahlen des Wachstumsprogramms berücksichtigt (vgl. Vorbemerkung der Bundesregierung).

3. Welche Zugbelegung ergibt sich heute zwischen Leipzig-Anger und Gaschwitz (bitte nach Zuggattungen und abschnittsweise aufschlüsseln)?

Zwischen Leipzig-Anger und Gaschwitz lagen die im Folgenden genannten Zugzahlen den Betrachtungen im Planfeststellungsbeschluss zugrunde. Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2008, d. h., sie sind noch nicht von der anschließenden wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusst. Wegen den geplanten Umbauten im Rahmen des Projekts CTL ergeben sich gegenüber der in der Antwort zu genannten Abschnitte Frage 1 z. T. abweichende Streckenabschnitte. Die Art der Angabe der Zugzahlen entspricht der Antwort zu Frage 1.

Abschnitt Anger–Leipzig-Stötteritz (Strecke 6375, 2-gleisig):
0/0/58//58

Abschnitt Leipzig-Stötteritz–Leipzig-Connewitz (Strecke 6375, 2-gleisig):
0/0/58//58

Abschnitt Leipzig-Stötteritz–Leipzig-Connewitz (Strecke 6361, 2-gleisig):
0/149/0//149

Abschnitt Leipzig-Connewitz–Leipzig-Gaschwitz (Strecke 6377, 2-gleisig):
0/0/52//52

Abschnitt Leipzig-Connewitz–Leipzig-Gaschwitz (Strecke 6362, 2-gleisig):
0/148/6//154.

4. Von welcher Zugbelegung muss nach Eröffnung des City-Tunnels ausgegangen werden (bitte nach Zuggattungen und abschnittsweise aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welche rechnerische Kapazität hätte der Leipziger Güterring bei Beibehaltung der Viergleisigkeit im modernisierten Zustand?

Eine derartige Berechnung erübrigt sich, da bereits die Kapazität der planfestgestellten Infrastruktur auch für die Güterzugzahlen des Wachstumsprogramms ausreicht, welche erheblich über denen der Bundesverkehrswegepläne 2015 und 2025 liegen.

6. Welche Varianten wurden vom Vorhabenträger gegeneinander abgewogen, und welche Rolle spielte dabei die Auslegung auf eine möglichst hohe Kapazität für den Schienengüterverkehr?

Die Vorhabensträgerin hat laut dem Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren keine Varianten im Trassenverlauf untersucht. Auch anderweitige alternative Untersuchungen wurden nicht angestellt.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Mehrkosten die Beibehaltung der beiden zweigleisigen Strecken (6375, 6361) im genannten Abschnitt verursacht hätte und welche baulichen Anpassungen dafür notwendig wären?

Eine derartige, zusätzliche Betrachtung erübrigt sich, da bereits die Kapazität der planfestgestellten Infrastruktur ausreicht.

8. Von welchen Gesamtkosten ist bei den „Netzergänzenden Maßnahmen“ im besagten Abschnitt auszugehen, und welcher Anteil wird über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) bzw. von der DB AG finanziert?

Die von den an der Finanzierung des CTL-Vorhabens Beteiligten im Jahr 2002 abgeschlossene Rahmenvereinbarung sieht 4 NEM-Teilprojekte (TP) vor

- TP 1 Leipzig-Stötteritz (e)–Gaschwitz (e)
- TP 2 Leipzig-Stötteritz (a)–Engelsdorf
- TP 3 Haltepunkte Theresienstraße,
- TP 4 Elektrifizierung Borna–Geithain

mit einem anteiligen Investitionsvolumen zu Lasten des CTL-Vorhabens in Höhe von insgesamt 61,36 Mio. Euro (einschließlich Planungskosten) vor.

Der besagte Abschnitt Engelsdorf (a)–Gaschwitz (a) stellt eine Teilmenge der TP 1 und TP 2 dar. Vom EBA werden lediglich die S-Bahn-bedingten Kosten geprüft und als zuwendungsfähig anerkannt. Eine aktuelle Beantragung für diesen Abschnitt sieht Gesamtkosten in Höhe von 65,133 Mio. Euro vor. Voraussichtlich zuwendungsfähig sind davon Baukosten i. H. v. 61,498 Mio. Euro. Zuzüglich des Planungskostenanteils würden sich damit zuwendungsfähige Gesamtkosten i. H. v. 69,493 Mio. Euro ergeben. Diese von der DB Netz AG angenommene Kostenhöhe kann derzeit seitens des EBA wegen offener Fragen der zu unterstellenden Kostenabgrenzungen noch nicht bestätigt werden.

Durch die DB Netz AG werden auch (Bau-)Kosten in Höhe von 75,522 Mio. Euro benannt, mit denen sie im Abschnitt Engelsdorf (a)–Gaschwitz (a) Bestandserneuerungen durchführen will. Diese sind nicht Gegenstand der EBA-Prüfung (Kostendeckung aus der sog. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung).

Da der Bund seine finanziellen Anteile (Fest- bzw. Höchstbeträge) zu Gunsten des CTL-Vorhabens (einschließlich NEM) bereits vollständig erbracht hat, werden auch keine BSWAG-Mittel mehr freigegeben.

9. Erfolgt der Ausbau bzw. Rückbau auf zwei bzw. drei Gleise zwischen Leipzig-Anger und Gaschwitz so, dass zu einem späteren Zeitpunkt der viergleisige Zustand wiederhergestellt werden kann, ohne dass die Lage der bestehenden Gleise verändert werden muss?

   Wenn nein, welche Anpassungen und baulichen Maßnahmen wären dafür notwendig, und welche Kosten würden dafür anfallen?

Eine Option „spätere Wiederherstellung der 4-Gleisigkeit“ wurde planerisch nicht berücksichtigt (siehe auch Antwort zu Frage 7).

10. Welchen Regellaufweg sollen Güterzüge im Raum Leipzig nehmen, wenn der Ostkorridor fertiggestellt ist (bitte beide Richtungen benennen)?

11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der östliche Leipziger Güterring nach Realisierung des Ostkorridors deutlich stärker mit Güterzügen belegt sein wird, als das heute der Fall ist?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim DB-Wachstumsprogramm handelt es sich um eine unternehmensinterne Konzeption der DB Netz AG für die mittelfristige Entwicklung eines Ost- und eines Westeisenbahnkorridors. Vor diesem Hintergrund können vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Aussagen über das Betriebsangebot der DB Netz AG für den Güterverkehr nicht getroffen werden. Das betrifft auch die Laufwege des Schienengüterverkehrs im Raum Leipzig.

12. Stimmt die Bundesregierung weiterhin zu, dass der Laufweg über Plagwitz (Waldbahn) wegen abschnittsweiser Eingleisigkeit und Konflikten im Bereich Markkleeberg (Lärm) nur sehr eingeschränkt für den Schienengüterverkehr zur Verfügung steht?

    Wenn nein, warum nicht?

Da die Kapazität der planfestgestellten Infrastruktur zur Bewältigung des Güterverkehrs ausreicht, ist eine Inanspruchnahme der Waldbahn über deren bestehenden Kapazität hinaus nicht erforderlich.

In der Verkehrsprognose der Bundesverkehrswegeplanung sind für die Waldbahn 24 Züge pro Tag vorgesehen. Die Strecke kann aber tatsächlich sechs Züge pro Stunde, d. h. 144 Züge pro Tag, aufnehmen. Bei Überlastungen auf den anderen Strecken könnte die Waldbahn also ausreichend zusätzliche Verkehre aufnehmen.

Die Waldbahn ist eine Bestandsstrecke und nur insoweit Gegenstand baulicher Änderungen aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses (PFB), wie sie parallel zu den Strecken 6377 und 6362 geführt wird. Für den bauzeitlichen Umleitverkehr sind im PFB, A.4.4.k, Gebäude auch an der Strecke der Waldbahn aufgeführt, deren Eigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster, Schallschutzlüfter) haben. Dieser Schallschutz besteht nach Abschluss der Bauarbeiten für den betriebsbedingten Lärm weiter fort.

13. Von welchem zusätzlichen Aufkommen im Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung im Jahr 2020 auf dem Ostkorridor aus, und welche Zugbelegung ergibt sich daraus für den Leipziger Güterring?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 und 11 wird verwiesen.

14. Wie ist die Realisierung des Ostkorridors im Wachstumsprogramm der DB AG zeitlich eingeordnet?

Das BMVBS hat auf Bitten der DB AG und in enger Zusammenarbeit mit ihr 2010/2011 eine Untersuchung des unternehmensinternen DB-Wachstumsprogramms nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Dabei konnte für den Ostkorridor die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden, nicht aber für den Westkorridor. Das DB-Wachstumsprogramm in seiner Gesamtheit ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes. Damit besteht auch unabhängig von der fehlenden Wirtschaftlichkeit des Westkorridors gegenwärtig keine Grundlage für eine Bundesfinanzierung und eine zeitliche Einordnung der Realisierung aus Bundessicht.

15. Bis wann soll die Strecke Uelzen–Stendal vollständig zweigleisig ausgebaut sein?

16. Erfolgt der Ausbau zwischen Uelzen und Stendal abschnittsweise?

    Wenn ja, welche Abschnitte sollen bis wann ausgebaut sein?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS beabsichtigt noch im Jahre 2011 den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zum weiteren zweigleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke Uelzen–Stendal. Gegenstand dieser Finanzierungsvereinbarung als erste Teilausbaustufe zum zweigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke ist die östliche und westliche Verlängerung des bestehenden zweigleisigen Begegnungsabschnittes durch den Aufbau des zweiten Gleises zwischen den Bahnhöfen Hohenwulsch und Brunau-Packebusch sowie der Überleitstelle Rademin und dem Bahnhof Salzwedel. In dem am höchsten belasteten Abschnitt zwischen Stendal und Salzwedel ergibt sich somit nach Abschluss der ersten Teilausbaustufe unter Berücksichtigung der zweigleisig vorhandenen durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen Hohenwulsch und Salzwedel ein zweigleisiger Abschnitt von km 19,1 bis 58,5 und damit von insgesamt 39,4 km Länge (bisher 13,4 km). Die Arbeiten sollen im Jahre 2012 beginnen und bis 2015 abgeschlossen sein.

Der weitere zweigleisige Ausbau erfolgt in Abhängigkeit vom Bedarf und von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

17. Hält die Bundesregierung die Elektrifizierung der Strecke Hof–Regensburg (südlicher Abschnitt des Ostkorridors) nach § 6 BSWAG für möglich und angebracht?

Das BMVBS hat in einer gesamtwirtschaftlichen Analyse im Jahre 2010 festgestellt, dass die Elektrifizierung der Schienenverbindung (Hof–)Marktredwitz–Regensburg im Prognosejahr 2025 für die zunehmenden Schienengüterverkehre notwendig wird. Aus diesem Grund und weil das BMVBS ohnehin gerade mit den Arbeiten an einem neuen Bundesverkehrswegeplan begonnen hat, dem sich ein neuer Bedarfsplan mit einer dann möglichen Aufnahme dieser Maßnahme anschließen wird, ist eine Aufnahme in den aktuellen Bedarfsplan über § 6 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege das Bundes (unvorhergesehener Bedarf) nicht sinnvoll.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333